Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3964

Schriftlicher Bericht

des Verkehrsausschusses (20. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

— aus Drucksache V/2494 —

A. Bericht des Abgeordneten Matthes

I. Allgemeines

Der vorliegende Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes ist Bestandteil des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972. Er wurde in der 155. Sitzung des Deutschen Bundestages am 13. Februar 1968 an den Verkehrsausschuß federführend, an den Ausschuß für Wirtschafts- und Mittelstandsfragen sowie an den Ausschuß für Kommunalpolitik, Raumordnung, Städtebau- und Wohnungswesen mitberatend und an den Haushaltsausschuß gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

Das geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) stammt aus dem Jahre 1961. Es regelt die entgeltliche und geschäftsmäßige Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen. Das Gesetz hat sich — insgesamt gesehen — in der Vergangenheit durchaus bewährt. Einzelne Vorschriften wurden auf Initiativantrag von Abgeordneten des Deutschen Bundestages durch eine Novelle vom 24. August 1965 geändert. Die Änderungen betrafen im wesentlichen den Berufsverkehr, den Ferienziel-Reiseverkehr und Zuständigkeitsfragen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Durch die jetzt vorliegende Novelle soll eine Verbesserung der Verkehrsbedienung insbesondere in der Fläche erreicht werden. Den Kernpunkt des Entwurfs bilden diejenigen Vorschriften, die der Genehmigungsbehörde im Interesse einer Verbesserung der Verkehrsbedienung zusätzliche Aufgaben und Einwirkungsmöglichkeiten mit dem Ziel übertragen, auf die Einrichtung und befriedigende Bedienung sowie auf die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen hinzuwirken. Im Vordergrund steht dabei die Förderung einer leistungssteigernden freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmer, die geeignet ist, das Entstehen von zusammenhängenden Verkehrsnetzen mit gut aufeinander abgestimmten Anschlüssen, Fahrplänen und günstigen Durchgangstarifen zu verwirklichen. Dabei wird keinesfalls übersehen, daß bereits auf der Grundlage des geltenden Rechts durch freiwillige Unternehmerzusammenschlüsse schon heute Verkehrsnetze entstanden sind, die eine befriedigende Verkehrsbedienung gewährleisten.

Auch die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern des Straßenpersonenverkehrs hat sich in den letzten Jahren ständig verbessert. Das Abkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost auf dem Gebiet ihrer Kraftomnibusverkehre aus dem Jahre 1955 ist laufend ergänzt worden und hat sich bewährt. Neu hinzugekommen sind entsprechende Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie zwischen der Deutschen Bundespost und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Außerdem besteht zwischen dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe und der Deutschen Bundesbahn ein Rahmenabkommen über die Zusammenarbeit im Personenverkehr. Der vorliegende Gesetzentwurf soll die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmern zum Wohle der Verkehrsnutzer noch stärker fördern.

Darüber hinaus wird der Genehmigungsbehörde erstmals die Möglichkeit gegeben, von Amts wegen

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

die Erweiterung oder Änderung vorhandener Verkehrsverbindungen zu veranlassen. Bisher hing eine solche Erweiterung oder Änderung stets von einem entsprechenden Antrag des betreffenden Unternehmers ab. Die nunmehr geschaffene Eingriffsmöglichkeit der Behörde ist erforderlich, um eine Verbesserung der Verkehrsbedienung auch dort zu erreichen, wo Unternehmer freiwillig nicht bereit sind, die im öffentlichen Verkehrsinteresse gebotenen zusätzlichen Verkehrsdienste zu übernehmen.

Der Verkehrsausschuß hat die Novelle um Bestimmungen erweitert, die dem Bundesminister für Verkehr die Möglichkeiten geben, durch Rechtsverordnung Vorschriften zur Regelung des internationalen Straßenpersonenverkehrs, zur Durchführung von Verordnungen des Rats der Europäischen Gemeinschaften sowie zur Vereinheitlichung des Gebührenrechts im Straßenpersonenverkehr zu erlassen.

Der Ausschuß hat im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf auch die Frage erörtert, ob es aus Verkehrssicherheitsgründen — Sicherheit des Fahrgastes im Mietwagen, Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer — erforderlich ist, die nach den §§ 15 d ff. StVZO an die Kraftdroschkenfahrer gestellten Anforderungen auf die Fahrer von Mietwagen auszudehnen. Der Ausschuß hat diese Frage bejaht und schlägt vor, die Bundesregierung zu ersuchen, das Erforderliche zu veranlassen.

II. Die einzelnen Bestimmungen

Zu § 7

Die Streichung von § 7 Abs. 1 Satz 2 berücksichtigt eine bevorstehende Änderung der StVZO. Danach wird der Begriff „Kombinationskraftwagen" in der StVZO aufgegeben; die bisher als Kombinationskraftwagen bezeichneten Kraftfahrzeuge werden den Personenkraftwagen zugeordnet. Im Interesse der Rechtsgleichheit hält es daher der Ausschuß ebenso wie die Bundesregierung für zweckmäßig und verkehrspolitisch vertretbar, Kombinationskraftwagen auch für den Bereich des PBefG ohne Einschränkung als Personenkraftwagen zu behandeln.

Zu § 13 Abs. 4 a

Der Ausschuß hat sich für eine Streichung dieser Vorschrift ausgesprochen. Nach seiner Auffassung ist die Relativierung des Ausgestaltungsrechts der vorhandenen Unternehmer und Eisenbahnen sowie des Besitzstandsschutzes der Altunternehmer im Zusammenhang mit den Vorschriften über die Gebietsgenehmigung zu sehen, deren Streichung vom Ausschuß ebenfalls empfohlen wird. Ohne die Gebietsgenehmigung ist die Auflockerung der Vorränge und des Besitzstandsschutzes einerseits nicht erforderlich, andererseits aber auch unzweckmäßig. Der Ausschuß konnte insoweit dem Ausschuß für Kommunalpolitik, Raumordnung, Städtebau- und Wohnungswesen nicht folgen, der die Vorschrift des § 13 Abs. 4 a auch bei einem etwaigen Wegfall der Gebietsgenehmigung für erforderlich hält. Der angestrebte größere Ermessensspielraum der Genehmigungsbehörden kann bereits durch die Regelung des § 8 des Entwurfs erreicht werden, ohne daß es eines Eingriffs in die Rechte verdienter Altunternehmer bedarf. Daneben besteht die Gefahr, daß durch die Relativierung der Vorränge im Schienenersatz- und Schienenparallelverkehr die Rationalisierungsbemühungen der Deutschen Bundesbahn im Zusammenhang mit der Stillegung von Schienenstrecken erheblich beeinträchtigt werden könnten. Der Ausschuß verweist im übrigen auf die Niederschriften einer Erklärung des 1. Präsidenten der Deutschen Bundesbahn Herrn Prof. Dr. Dr.-Ing. e. h. Oeftering in der Sitzung der Arbeitsgruppe „Regionalverkehr" des Beirats für Raumordnung beim Bundesministerium des Innern am 29. August 1967, „wonach eine sinnvolle Anwendung des § 13 Abs. 2 Nr. 2 c PBefG beinhalte, daß die Deutsche Bundesbahn sich selbstverständlich nicht auf ihre Vorränge berufen werde, wenn ein anderer Unternehmer eine bessere Verkehrsbedienung anbietet. Diese Erklärung könne als verbindlich für das Verhalten der Deutschen Bundesbahn betrachtet werden." Es ist daher zu erwarten, daß die Deutsche Bundesbahn unter Berücksichtigung der engen Verknüpfung des Omnibusverkehrs mit dem Eisenbahnnetz im Wege der freiwilligen Kooperation dementsprechend handeln wird, wenn eine allgemeine Verkehrsverbesserung zu erwarten ist.

Der Ausschuß empfiehlt unter diesen Umständen, im gegenwärtigen Zeitpunkt von der vorgesehenen Regelung des § 13 Abs. 4 a Abstand zu nehmen.

Zu § 20 a

Der Ausschuß hat von der Ergänzung des § 20 a des Gesetzentwurfs, wie sie in der Drucksache V/2524 (Antrag der Fraktion der CDU/CSU) vorgeschlagen ist, abgesehen. Bund, Länder und Gemeinden werden jedoch gebeten, grundsätzlich dafür zu sorgen, daß für die Erfüllung von nicht kostendeckenden gemeinwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben ein Ausgleich gezahlt wird. Der Verkehrsausschuß verweist in diesem Zusammenhang auf seinen Schriftlichen Bericht (Drucksache V/3523) zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes.

Zu § 27 a bis § 27 e

Abweichend von dem Votum des Ausschusses für Kommunalpolitik, Raumordnung, Städtebau- und Wohnungswesen, der die Einführung der Gebietsgenehmigung empfiehlt, hat der Ausschuß in Übereinstimmig mit dem Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen die ersatzlose Streichung der Vorschriften über die Gebietsgenehmigung beschlossen. Der Ausschuß glaubt, daß auch ohne das Mittel der Gebietsgenehmigung das Entstehen zusammenhängender Verkehrsnetze und damit einer Verbesserung der Verkehrsbedienung insbesondere in der Fläche möglich ist. Der Ausschuß verweist darauf, daß vielfach im Wege der freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmer Verkehrsverbünde

geschaffen worden sind, die sich durchaus bewähren. Wie die Praxis gezeigt hat, ist die Bereitschaft der Verkehrsunternehmer, in regionalen Bereichen zusammenzuarbeiten, ständig größer geworden. Unterstützt wird diese Entwicklung in Zukunft durch die Regelung des § 8, der die Genehmigungsbehörde dazu verpflichtet, das Entstehen zusammenhängender Liniennetze und die Zusammenarbeit der Unternehmer zu fördern.

Der Ausschuß betont allerdings, daß die Entwicklung der kommenden Jahre sorgfältig zu beobachten ist. Dabei wird festzustellen sein, ob die an die Vorschriften des § 8 geknüpften Erwartungen des Gesetzgebers erfüllt werden. Sollte dies nicht der Fall sein, werden zusätzliche gesetzgeberische Maßnahmen geprüft werden müssen.

Zu § 45 Abs. 7

Der Ausschuß hat eine Streichung dieser Vorschrift als überflüssig beschlossen, da die Deutsche Bundesbahn sich schriftlich bereit erklärt hat, die im Gesetzentwurf vorgesehene Verpflichtung freiwillig zu übernehmen.

Zu § 54 a

Nach Auffassung des Ausschusses ist es nicht erforderlich, den Beauftragten der Genehmigungsbehörden auch das Betreten von Wohnräumen zu gestatten. Die Grundrechtseinschränkung war daher zu streichen.

Zu § 57 a

Der Ausschuß hat diese Vorschrift im Einvernehmen mit der Bundesregierung in den Entwurf aufgenommen.

Absatz 1 der Vorschrift dient dazu, zur Regelung des internationalen Straßenpersonenverkehrs und insbesondere zur Erleichterung des touristischen Verkehrs auf Unternehmen mit Betriebssitz im Ausland die international üblichen Vorschriften anzuwenden, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist. Gleichzeitig wird die Möglichkeit geschaffen, die zwischen dem Bundesminister für Verkehr und den Verkehrsministern anderer europäischer Staaten geschlossenen und künftig noch abzuschließenden Verwaltungsvereinbarungen auf dem Gebiet des internationalen Straßenpersonenverkehrs in das deutsche Recht zu übernehmen. Schließlich können durch Rechtsverordnung aufgrund dieser Vorschrift auch Empfehlungen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister zur Vereinheitlichung der Regeln über den internationalen Straßenpersonenverkehr in der deutschen Rechtsordnung verwirklicht werden.

Absatz 2 der Vorschrift ist erforderlich, um bereits in Kraft getretene oder künftig noch zu erwartende Verordnungen des Rats oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften durch nationale Rechtsvorschriften auszuführen, wie es in den EWG-Verordnungen den Mitgliedstaaten zur Pflicht gemacht wird.

Zu § 57 b

Auch diese Vorschrift hat der Ausschuß im Einvernehmen mit der Bundesregierung in den Entwurf aufgenommen.

Das Bundesverfassungsgericht hat durch Beschluß vom 11. Oktober 1966 (Bd. 20, S. 257, 269) § 80 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1081) mit der Begründung für verfassungswidrig erklärt, die in dieser Vorschrift enthaltene Ermächtigung für den Verordnungsgeber zur Erhebung von Kosten sei zu unbestimmt und entspreche nicht den Voraussetzungen des Artikels 80 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes. Die Ermächtigung selbst müsse ein Minimum von materieller Regelung enthalten, die dem Verordnungsgeber als „Programm“ und als „Rahmen“ dienen solle.

Aufgrund dieser Rechtsprechung ist davon auszugehen, daß möglicherweise auch die Kostenermächtigung des § 58 Abs. 1 Nr. 6 des Personenbeförderungsgesetzes als verfassungswidrig zu betrachten ist. Um die durch den vorgenannten Beschluß hervorgerufene Rechtsunsicherheit zu beseitigen, ist die Ermächtigung in § 58 Abs. 1 Nr. 6 durch eine Ermächtigung zu ersetzen, die den Erfordernissen der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu Artikel 80 Abs. 1 des Grundgesetzes entspricht. § 57 b enthält die notwendigen materiellen Bestimmungen einer Kostenermächtigung und trägt damit dem Inhalt des Artikels 80 Abs. 1 des Grundgesetzes Rechnung. § 57 b enthält nur eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsvorschriften über die Kosten im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und im Gelegenheitsverkehr. Die Ermächtigung bezieht sich nicht auf die Kosten im Straßenbahn- und Obusverkehr, deren Regelung dem Landesrecht überlassen bleibt; dies entspricht einem Wunsch der Länder. Die Möglichkeit, auch die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn hinsichtlich ihrer Omnibusdienste der Kostenpflicht zu unterwerfen, beruht darauf, daß alle dem Personenbeförderungsgesetz unterliegenden Verkehrsträger grundsätzlich gleichbehandelt werden sollen; ein Präjudiz für andere Bereiche der beiden Bundesverwaltungen wird damit nicht geschaffen.

Zu § 58

§ 58 Abs. 1 Nr. 3 und 6 werden durch die Vorschriften der §§ 57 a und 57 b ersetzt. Hierdurch ist die redaktionelle Änderung des § 58 bedingt.

Zu § 60 a

Der Ausschuß hat einen Vorschlag des Bundesrates übernommen und außerdem die neue Vorschrift mit einer Überschrift versehen.

Zu § 61 Abs. 1 Nr. 5

Es handelt sich lediglich um eine inzwischen notwendig gewordene redaktionelle Änderung des im Regierungsentwurf enthaltenen Textes.

Zu § 64

Mit dem Inkrafttreten des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer) am 1. Januar 1968 sind die in Absatz 3 genannten beförderungsteuerrechtlichen Vorschriften gegenstandslos geworden. Die Verkehrsformen nach § 43 Nr. 3 und 4 (Markt- und Theaterfahrten) werden nunmehr auch umsatzsteuerlich als Linienverkehr behandelt.

Bonn, den 10. März 1969

Matthes

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — aus Drucksache V/2494 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen;

2. den von der Fraktion der CDU/CSU eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes — Drucksache V/2524, Teil X — durch die Beschlußfassung zu Nr. 1 für erledigt zu erklären;

3. die Empfehlung der Kommission der Europäischen Gemeinschaft vom 31. Januar 1968 an die Bundesrepublik Deutschland zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes — Drucksache zu V/2494 — für erledigt zu erklären;

4. das Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972 — Drucksache V/2494, Erster Teil —, soweit es in dem Antrag Nr. 1 seinen Niederschlag gefunden hat, zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;

5. die zu den Gesetzentwürfen — Drucksachen V/2494, V/2524, Teil X — eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären;

6. folgenden Entschließungen zuzustimmen:

   a) Der Deutsche Bundestag hat von einer Ergänzung des Gesetzes im Sinne des § 20 a des von der Fraktion der CDU/CSU eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes — Drucksache V/2524, Teil X — abgesehen. Bund, Länder und Gemeinden werden jedoch gebeten, grundsätzlich dafür zu sorgen, daß für die Erfüllung von nicht kostendeckenden gemeinwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben ein Ausgleich gezahlt wird. In diesem Zusammenhang wird auf den Schriftlichen Bericht zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes — Drucksache V/3525 — verwiesen.

   b) Der Deutsche Bundestag hat von der gesetzlichen Einführung von Gebietsgenehmigungen abgesehen; er wird jedoch die Entwicklung der kommenden Jahre sorgfältig beobachten. Sollten sich die an die Vorschriften des § 8 geknüpften Erwartungen nicht erfüllen, so wird er zusätzliche gesetzgeberische Maßnahmen prüfen.

   c) Der Deutsche Bundestag ersucht die Bundesregierung, die nach den §§ 15 d ff. StVZO an die Kraftdroschkenfahrer gestellten Anforderungen auf die Fahrer von Mietwagen auszudehnen.

Bonn, den 27. Februar 1969

Der Verkehrsausschuß

Seifriz — Vorsitzender

Matthes — Berichterstatter

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

— aus Drucksache V/2494 —

und der Beschlüsse des Verkehrsausschusses (20. Ausschuß)

Entwurf

—

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), geändert durch *das Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. August 1965* (Bundesgesetzbl. I S. *906*), wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

   „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen".

   b) Die bisherige Fassung wird Absatz 1.

   c) Folgende Absätze 2 bis 4 werden angefügt:

   „(2) Die Genehmigungsbehörde hat im Interesse der Verkehrsnutzer für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zwischen den Unternehmern zu sorgen.

   (3) Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern, hat die Genehmigungsbehörde

   1. für die Einrichtung und befriedigende Bedienung,

Beschlüsse des 20. Ausschusses

—

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241, **zuletzt** geändert durch **Artikel 137 des Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968** (Bundesgesetzbl. I S. **503**), wird wie folgt geändert:

vor 1. § 7 Abs. 1 Satz 2 wird aufgehoben.



1. unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
2. für die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen zu sorgen. Sie hat dabei auf freiwillige Zusammenarbeit oder Zusammenschlüsse der Unternehmer hinzuwirken und das Entstehen zusammenhängender Liniennetze zu fördern. Läßt dies eine befriedigende Verkehrsbedienung nicht erwarten, hat die Genehmigungsbehörde von Amts wegen zu prüfen, ob eine Verpflichtung zur Erweiterung oder Änderung des Verkehrs (§ 20 a) aufzuerlegen ist.	
(4) Die Genehmigungsbehörde hat bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Landesplanung zu beachten."	
2. *In § 13 wird folgender Absatz 4 a eingefügt:*	**Nummer 2 entfällt**
„(4 a) Die Vorschriften in Absatz 2 Nr. 2 Buchstabe c Satz 1 und 2 und Absatz 4 bleiben unberücksichtigt, wenn ihre Anwendung einer beantragten wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung entgegensteht."	
3. § 15 Abs. 3 erhält folgende Fassung:	3. unverändert
◆ „(3) Die Genehmigungsbehörde hat die zuständige Berufsgenossenschaft von der Erteilung der Genehmigung zu unterrichten. Die Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 661 der Reichsversicherungsordnung bleibt unberührt."	
4. Nach § 20 wird folgender § 20 a eingefügt:	4. unverändert
◆ „§ 20 a Erweiterung und Änderung des Verkehrs Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zumutbar ist, kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern. Für das Verfahren gelten die §§ 14 bis 18 entsprechend."	
5. *Nach § 27 wird folgender Abschnitt II a eingefügt:*	**Nummer 5 entfällt**
„II a. Gebietsgenehmigung *§ 27 a* *Voraussetzung und Umfang der Gebietsgenehmigung* *(1) Die Genehmigung zur Beförderung von Personen kann für ein räumlich abgegrenztes Gebiet (Verkehrsgebiet) erteilt werden (Gebietsgenehmigung), sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch nicht beeinträchtigt werden.*	

Entwurf

Beschlüsse des 20. Ausschusses

(2) Die Gebietsgenehmigung berechtigt, im Verkehrsgebiet die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 genannten Verkehrsarten zu betreiben, soweit die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen nicht beeinträchtigt werden. Genehmigungen für diese Verkehrsarten nach § 9, die dem Inhaber der Gebietsgenehmigung (Gebietsunternehmer) zustehen, gelten als Teil der Gebietsgenehmigung. Von der Gebietsgenehmigung werden Verkehrsverbindungen anderer Unternehmer innerhalb des Verkehrsgebiets, für die eine Genehmigung nach § 9 erteilt ist, nicht erfaßt. Unberührt bleibt auch die Erteilung neuer Genehmigungen nach § 9 bei entsprechender Anwendung des § 13 Abs. 2, Abs. 4 und Abs. 4 a.

§ 27 b

Pflichten des Gebietsunternehmers

(1) Der Gebietsunternehmer hat die Pflicht innerhalb des Verkehrsgebiets, für das die Gebietsgenehmigung erteilt ist, die zu dessen befriedigender Bedienung erforderlichen Verkehrsverbindungen im Rahmen des § 27 a einzurichten und zu betreiben. Die Genehmigungsbehörde kann die Einrichtung und den Betrieb bestimmter Verkehrsverbindungen verlangen, sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und dies unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Gebietsunternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zumutbar ist.

(2) Der Gebietsunternehmer hat die Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne für alle Verkehrsverbindungen innerhalb des Verkehrsgebiets der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. § 45 Abs. 2 bleibt unberührt. Die §§ 39 und 40 gelten sinngemäß mit der Maßgabe, daß den Beförderungsentgelten und Fahrplänen nicht zugestimmt werden darf, wenn dadurch

1. *die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen beeinträchtigt werden*

   oder

2. *der Zubringerverkehr zu Verkehrsknotenpunkten vernachlässigt wird.*

§ 27 c

Erteilung der Gebietsgenehmigung

(1) Die Gebietsgenehmigung erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Soll eine Genehmigung für ein Verkehrsgebiet erteilt werden, das sich auf den Bezirk mehrerer Genehmigungsbehörden erstreckt, so ist diejenige Genehmigungsbehörde für die Erteilung der Gebietsgenehmigung zuständig, in deren Bezirk sich das Verkehrsgebiet überwiegend befindet. Sie entscheidet im Einvernehmen mit den beteiligten Genehmigungsbehörden.

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
(2) Die Genehmigungsurkunde (§ 17) muß die genaue Abgrenzung des Verkehrsgebiets enthalten.	
§ 27 d	
Dauer der Genehmigung	
(1) Für die Dauer der Gebietsgenehmigung gilt § 44.	
(2) Genehmigungen nach § 9 für die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Verkehrsarten, die während der Dauer der Gebietsgenehmigung als deren Teil gegolten haben (§ 27 a Abs. 2 Satz 2), bleiben nach Ablauf der Gebietsgenehmigung als Genehmigungen im Sinne des § 9 für ihre ursprüngliche Geltungsdauer in Kraft. Die Zeit ihrer Ausübung als Teil der Gebietsgenehmigung ist anzurechnen.	
(3) Hat der Gebietsunternehmer auf Grund der Gebietsgenehmigung eine in § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannte Verkehrsart betrieben, so ist ihm nach Ablauf der Gebietsgenehmigung für diese Verkehrsart eine Genehmigung nach § 9 zu erteilen. §§ 38 und 41 Abs. 3 sind anzuwenden; die Zeit der Ausübung dieser Verkehrsart auf Grund der Gebietsgenehmigung ist anzurechnen.	
§ 27 e	
Geltung anderer Vorschriften, Rücknahme der Genehmigung	
Sofern sich aus den §§ 27 a bis 27 d nichts anderes ergibt, gelten für die Gebietsgenehmigung die Vorschriften über die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr mit Ausnahme der §§ 20, 20 a sinngemäß.	
6. *An § 45 wird folgender Absatz 7 angefügt:*	**Nummer 6 entfällt**
„(7) Linienverkehr, der den stillgelegten Schienenverkehr einer Eisenbahn ersetzt, ist für mindestens zwei Jahre nach Stillegung des Schienenverkehrs im Amtlichen Kursbuch für den Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn anzuzeigen."	
7. ◆ Die Überschrift des Abschnitts V. erhält folgende Fassung:	7. unverändert
„V. Aufsicht, Prüfungsbefugnisse".	
8. ◆ § 54 erhält folgende Überschrift:	8. unverändert
„Aufsicht".	

Entwurf

9. Nach § 54 wird folgender § 54 a eingefügt:

„§ 54 a

Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigungsbehörde kann zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere

1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,
2. von dem Unternehmer und den im Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. *Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.* Der Unternehmer und die im Geschäftsbetrieb tätigen Personen haben den Beauftragten der Genehmigungsbehörde bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.

(2) Absatz 1 ist auf die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn nicht anzuwenden. Die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn haben der Genehmigungsbehörde für die Ermittlungen im Sinne des Absatzes 1 Auskunft zu erteilen."

Beschlüsse des 20. Ausschusses

9. Nach § 54 wird folgender § 54 a eingefügt:



„§ 54 a

Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigungsbehörde kann zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere

1. unverändert
2. unverändert

Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Der Unternehmer und die im Geschäftsbetrieb tätigen Personen haben den Beauftragten der Genehmigungsbehörde bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.

(2) unverändert

9 a. Nach § 57 werden folgende §§ 57 a und 57 b eingefügt:

„§ 57 a

Rechtsverordnungen für den internationalen Verkehr

(1) Der Bundesminister für Verkehr kann zur Ordnung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Transit-(Durchgangs-)Verkehrs sowie zur Durchführung internationaler Abkommen durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften erlassen, durch die der Gelegenheitsverkehr von Unternehmern mit Betriebssitz im Ausland von der Genehmigungspflicht oder der Einhaltung anderer Ordnungsvorschriften dieses Gesetzes befreit wird, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist. Die Vorschriften können auch die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Kontrolle regeln.

Entwurf

Beschlüsse des 20. Ausschusses

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die auf dem Gebiet der Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen zur Durchführung von Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften erlassen, durch die insbesondere die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Kontrolle geregelt werden.

§ 57 b

Gebührenvorschriften

(1) Für die Amtshandlungen nach diesem Gesetz und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften werden von demjenigen, der die Amtshandlung veranlaßt oder zu dessen Gunsten sie vorgenommen wird, Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Kostengläubiger ist der Rechtsträger, dessen Behörde die Amtshandlung vornimmt, bei Auslagen auch der Rechtsträger, bei dessen Behörde die Auslagen entstanden sind.

(2) Die gebührenpflichtigen Tatbestände im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und im Gelegenheitsverkehr kann der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung näher bestimmen und dabei feste Gebührensätze oder Rahmensätze vorsehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß zwischen der den Verwaltungsaufwand berücksichtigenden Höhe der Gebühr einerseits und der Bedeutung, dem wirtschaftlichen Wert oder dem sonstigen Nutzen der Amtshandlung andererseits ein angemessenes Verhältnis besteht. Dieser Grundsatz gilt auch bei der Festsetzung der Gebühr im Einzelfall, soweit für die Gebühren Rahmensätze festgelegt sind. Die Gebühren dürfen im Linienverkehr 3000 Deutsche Mark, im Gelegenheitsverkehr 1000 Deutsche Mark nicht überschreiten.

(3) In der Rechtsverordnung nach Absatz 2 kann die Kostenpflicht der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn vorgesehen werden. In ihr können ferner der Umfang der zu erstattenden Auslagen, eine Vorschußpflicht, die Fälligkeit und die Verjährung der Kostenansprüche, die Befreiung von der Kostenpflicht, insbesondere für Unternehmen mit Betriebssitz im Ausland, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist, sowie das Erhebungsverfahren geregelt werden.

(4) Die Höchstsätze nach Absatz 2 können bei Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und mit Zustimmung des Bundesrates bis zu 15 vom Hundert überschritten werden."

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses

Beschlüsse des 20. Ausschusses

9b. § 58 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 3 wird aufgehoben.

b) Absatz 1 Nr. 4 wird Absatz 1 Nr. 3.

c) Absatz 1 Nr. 5 wird Absatz 1 Nr. 4.

d) Absatz 1 Nr. 6 wird aufgehoben.

e) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Im Fall des Absatzes 1 Nr. 4 ergehen die Rechtsverordnungen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft."

9 c. Nach § 60 wird folgender § 60 a eingefügt:



„§ 60 a

Verletzung der Geheimhaltungspflicht

(1) Wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm in seiner Eigenschaft als Angehöriger oder Beauftragter einer mit Aufgaben auf Grund dieses Gesetzes betrauten Stelle bekanntgeworden ist, unbefugt offenbart, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu bereichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren; daneben kann auf Geldstrafe erkannt werden. Ebenso wird bestraft, wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 bekanntgeworden ist, unbefugt verwertet.

(3) Die Tat wird nur auf Antrag des Verletzten verfolgt."

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
10. § 61 Abs. 1 wird wie folgt geändert:	10. § 61 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
a) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3 a eingefügt: „3 a. entgegen § 54 a Abs. 1 die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt, die Bücher oder Geschäftspapiere nicht, nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorlegt oder die Duldung von Prüfungen verweigert;"	a) unverändert
b) Nummer 5 erhält folgende Fassung:	b) Nummer 5 erhält folgende Fassung:
„5. den Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 553), zuletzt geändert durch die *Zweite* Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunter-	„5. den Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 553), zuletzt geändert durch die **Dritte** Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunter-

Entwurf	Beschlüsse des 20. Ausschusses
nehmen im Personenverkehr vom *6. Januar 1966* (Bundesgesetzbl. I S. *61*), oder den auf Grund dieser Verordnung erlassenen schriftlichen Verfügungen, soweit diese ausdrücklich auf diese Vorschriften verweisen, zuwiderhandelt."	nehmen im Personenverkehr **(BOKraft)** vom **6. November 1968** (Bundesgesetzblatt I S. **1134)** oder den auf Grund dieser Verordnung erlassenen schriftlichen Verfügungen, soweit diese ausdrücklich auf diese Vorschriften verweisen, zuwiderhandelt."
	11. § 64 wird wie folgt geändert: ◆ **a) Absatz 3 wird aufgehoben.** **b) Absatz 4 wird Absatz 3.** **c) Absatz 5 wird Absatz 4.**
Artikel 2	Artikel 2
Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.	unverändert
Artikel 3	Artikel 3
Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.	unverändert